

## 平成 26 年度第 3 回佐世保市地域公共交通活性化協議会 議事録

場所：佐世保市役所 5 階 庁議室

時間：平成 27 年 2 月 24 日 15:00～16:40

(事務局：森)

定刻となりましたので、只今から「第 3 回 佐世保市地域公共交通活性化協議会」を開会いたします。本日はお忙しい中お集まりいただきまして、有難うございます。私は、企画部地域政策課長の森でございます。進行役を務めさせていただきますのでよろしくお願いいたします。

まずもって協議会の開催にあたり、会の成立要件の確認ですが、協議会規約第 7 条第 2 項に「構成員の過半数以上の出席により成立する」とあります。本日は、委員 19 名のうち、代理出席も含めて 17 名が出席頂いていますので、協議会の成立要件を満たしていることを御報告致します。

さて、形成計画策定に向けた調査事業は、前回の協議会以降も引続き行っておりますが、その中で事業者様へのヒアリングをさせていただいた際には、大変参考になる御意見をいただきました。お忙しい中対応していただき、改めて御協力に感謝申し上げます。

また、前回までの幹事会・協議会の中でも佐々駅や佐々バスセンターが立地しており本市の公共交通網の重要な拠点の 1 つとなっている、佐々町さんに協議会への御参加をいただくべきではないかとの意見を出されておりましたことを踏まえ、本日から佐々町さんにオブザーバーとして本協議会へ御出席いただくようになりましたので、御紹介いたします。佐々町企画財政課長でいらっしゃいます水本淳一様でございます。

その他、公共交通網形成計画の策定に向けた調査事業を進めて頂いています、日本総合研究所様にも御出席をお願いしています。後ほど形成計画の骨子等について御説明をお願いしたいと思います。

それでは、協議会を開催するにあたって、まず始めに、佐世保市地域公共交通活性化協議会の会長である、佐世保市の朝長市長が御挨拶申し上げます。なお、発言については、マイクを使って御願います。

(朝長佐世保市長)

本日はお忙しい中にも関わらず、第 3 回佐世保市地域公共交通活性化協議会へ御出席を賜り、誠に有難うございます。また、日頃から本市の市政推進へ御理解と御協力を賜り、この場をお借りして厚く御礼を申し上げます。

本協議会は、本市の公共交通におけるマスタープランとなる「佐世保市地域公共交通網形成計画」の作成について協議を行うため、昨年 8 月に組織を立上げ、12 月に第 2 回目の会議を開催いたしました。その際には本協議会の平成 26 年度予算について御承認を賜り、佐世保市地域公共交通網形成計画に係る調査事業の進捗状況等の報告を行ったところであります。

さて、全国に目を向けますと、地域公共交通網形成計画策定の動きが各地で起こっており、昨年 12 月には「北近畿タンゴ鉄道沿線地域公共交通網形成計画」と「四日市市地域公共交通網形

成計画」がそれぞれ策定されています。公共交通に関する課題は、多くの自治体が抱えているものであることから、その課題に対応すべく、このように各地で計画作成の動きが起こっているものと拝察します。

本市では路線バスの競合、交通不便地区への対応等の課題を抱えておりますが、このような課題に対応できる計画を策定していくためには、現在の調査事業を通じて本市の実情を見極め、その結果を計画に反映させていく必要があると考えます。

去る2月17日には本協議会の事前協議の場である幹事会を開催いたしました。本日の協議会では幹事会での結果も踏まえ、第2回協議会以降における調査内容の報告と調査結果に基づく計画案の骨子について説明が行われるものと伺っております。

皆様から忌憚のないご意見を頂戴し、実り多い協議会にしていきたいと思っておりますので、御協力賜りますようお願い申し上げます。結びとなりますが、本協議会での議論が活性化しますことを御期待申し上げますとともに、委員の皆様方の御健勝、御活躍を心から祈念申し上げまして、本日の御挨拶といたします。

(事務局：森)

有難うございました。

協議会の議事内容は、原則公開となっておりますが、今回予定している内容は、計画策定までの途中経過報告であり、公開することによって議事運営に支障をきたすことも考えられるため、協議会規約第7条第4項に基づき、非公開とさせて頂きたいと思っております。

それでは、ここからは朝長会長に進行をお願いしたいと思います。朝長会長。よろしく申し上げます。

(朝長会長)

それでは、ここからは私から議事進行をさせて頂きます。お手元の会次第に沿って進めてまいります。本日の会議内容は、(1)佐世保市地域公共交通網形成計画にかかる調査内容報告と計画案の骨子、(2)事業評価の提出内容報告 (3)今後のスケジュール、(4)その他、となっております。

それでは議事に入ります前に、現在行っている調査と、形成計画との関連性を整理するため、調査内容進捗と計画の構成項目の関連に関する説明、及び先日行われた幹事会で出された主な意見等を、事務局から御願いたします。

(事務局：吉本)

※佐世保地域公共交通網形成計画の調査と計画構成項目との関連図について説明(省略)

※佐世保市地域公共交通活性化幹事会(平成27年2月17日開催)における主な意見等について説明(省略)

(朝長会長)

ここまでの説明で、御質問はございませんか。  
ないようですので、次の議事に入っていきたいと思います。「調査内容報告と計画案の骨子」について、日本総合研究所様に報告を御願いたいと存じます。

(株)日本総合研究所：松村)

- ※公共交通網形成計画骨子の流れについて説明（省略）
- ※佐世保市の概況等について説明（省略）
- ※将来人口推計及び将来バス需要推計について（省略）
- ※実態調査関連資料について（省略）
- ※公共交通網形成計画案骨子のうち佐世保市における現状・問題点及び課題整理について説明（省略）

(朝長会長)

有難うございました。ここまでの、御不明な点や確認したい点を含めて、御意見・御質問はございませんか。

(佐世保市交通局：田崎)

冒頭会長から、北丹後及び四日市市の2地域にあっては形成計画を策定済との御話がありましたが、資料2のp7で、通勤通学時の乗合バスの分担率について、佐世保市は14%とかなり高いが、平坦地の佐賀市、宮崎市及び久留米市はかなり低い。全国的傾向の中で、バスの需要減、経営状況が厳しいが。これらの地域で形成計画を策定する動きはあるのでしょうか。

(株)日本総合研究所：松村)

当方が把握している範囲では、久留米市が今年度中に案を出す可能性が高いと聞いています。

(都市整備部：田中)

最後に説明のあった課題整理の中の「公共交通ネットワーク形成に関する課題」において、早岐地区では、交通結節点としての機能は低く、利便性が低いとの説明でしたが、この点はもう少し分析されているのでしょうか。というのは、早岐地区は以前から交通結節の機能は基本的にあり、早岐駅で東西の連絡通路が整備され、東西間の分断に対しては、歩行者の軸ができましたが、これは、都市機能の変化によって利便性の向上が必要という意味の課題なのか、連絡通路の整備前から問題があるという趣旨か、具体的中身は何でしょうか。

(事務局：中西)

例えば、三川内方面は、地域核としては、早岐に向っている生活圏にありますが、バス路線の現状は、早岐駅に向かうのではなく、佐世保駅に向かってバス路線網が発達している状況です。これは、連絡通路が整備される前からある問題で、三川内地区に話に入った際も、早岐に行きたいが直

通で行けるバスがないという声を聞いております。その点もバス網を見直す際の一つのポイントになると思います。また、早岐駅東側のロータリーが折角整備されたのに、まだ十分に活用されていません。そこで、バス網の方向性を、そこにぶつけることによって、東口からの方向性が見直せないか、この当たりの課題について、まちづくりの状況を見ながら、形成計画の中で少し書込みたいと考えております。

(佐世保市交通局：田崎)

前回から、交通結節点、早岐地区での理想とする姿とハード面を含めて現状について話があり、田中委員からも話がありました。早岐は地域核として位置付けられていて、バス路線が早岐駅に向かっていなくて、佐世保中央地区に入っていますが、生活環境と目的によって、人の動きは当然変わっていきます。早岐地区に生活環境まで含めた形態が網羅されれば、人の動きもまた変わるでしょうが、その分を今回の計画にもう少し詳しく書込むと仰っていますが、計画に30年先の話も書くことになっているなら、それは理想論として良いのですが、今回の計画は、どこを目指して結節点とするのかという結びの点もあるでしょうが、現状・現実から見ると、ここに交通結節点を求めていきますというのは、時限性がないなら、理想論として良いと思いますが、かなり理想論に近いのではないのでしょうか。

(事務局：中西)

今回の形成計画の中で、まちづくりの方向性として、あるべき論は、示す必要があります。佐世保市が目指すまちづくりの姿を皆さんに公に示す場ですので、今後最終案をとりまとめる中で、都市整備部とよく協議して参ります。時限性については、今回の形成計画及び次年度に策定する実施計画は、全てが5年で実施できるものに限定するものではありませんので、検討するという書き方になるかもしれませんが、まずはそういう方向性を示していきたいと考えています。

(九州旅客鉄道：山下（代理）)

早岐駅の東口に180台分駐車場を整備した。早岐駅へのアクセスはバスだけではなく、マイカーで御自宅から駅に来て、鉄道に乗って行って頂くパークアンドライドのための駐車場開発も駅周辺で行っていますので、これも踏まえた計画の策定と考えて頂ければ良いのです。また、西口の今後についても、市と協議して進めていきたいと考えています。

(朝長会長)

有難うございます。今の御発言は、御意見として承るということで良いですね。それでは、他にございませんか。ないようでしたら、次に進めていきたいと思っております。御願います。

(株)日本総合研究所：松村)

※公共交通網形成計画案骨子のうち計画の背景及び基本方針について説明（省略）

※本数等削減の基準設定について説明（省略）

※余剰輸送量及び競合区間における本数削減について説明（省略）

（朝長会長）

ここまでの説明に関して、御意見・御質問はございませんか。

（西肥自動車：川口）

方向性は良いのではないかと考えていますし、（バス輸送力については、）5割削減できる場所も、例えば3割削減ということですが、競合系統は、この辺は検討しながら、非競合系統では1割削減ということですが、もう少しできれば削減しても良いですし、まあ利便性を落とすことなくということでしょうけれども、ただ、交通結節点をどこにするかという点については、先ほど早岐の話も出ていましたが、このあたりは今後いろいろ話を進めながら、MRもJRもそうですが、早岐地区は、我々の三川内方面からの便は少ないですが、JRは安い料金で早岐に参りますし、そういうことで、三川内のお客様にとってどうかと、まあ、三川内のお客様だけと言っておられるわけではないのですかね、はい。ただ、やはり、早岐の中心地にそういう立地があれば、ターミナルという役割も果たしますし、非常に有効だと思いますけれども、今回、駅の東には当社でもバス停をとという申請をしているところですが、ただやはりターミナルといえますか結節点をどこにするかということは非常に難しい問題と思います。前回の国交省からの話では、そういう説明でもいくらかの補助は出るという話もあったようですが、そういう話はあるのでしょうか。そのあたり教えて下さい。

（事務局：中西）

まちづくりと一体化したような形であれば、都市整備関係の補助金なり交付金なりが若干整備に関してはあるように聞いておりますけれども、単独で結節点だけを整備する場合には、今は補助は難しいと聞いています。

（朝長会長）

他にございませんか。ないようでしたら、次に進めていきたいとします。御願います。

（株）日本総合研究所：松村）

※公共交通網形成計画案骨子のうち施策体系（イメージ）について説明（省略）

（長崎県立大学：石川）

この施策体系は固まりつつあるものか、もう少し議論して見直していくこともあるのでしょうか。

（株）日本総合研究所：松村）

今回施策体系のイメージとして表現しておりまして、御議論と御意見を頂いて、修正等をさせて頂ければと思います。概ねこういう骨格で検討していますが、様々な御協議を頂ければと存じます。

(長崎県立大学：石川)

基本的には概ね賛成ですが、これまでいろいろと他都市の事例や佐世保市内のバスの交通条件の現状なども資料で拝見して確認させて頂きました。当大学では、学生を活用して、長崎と佐賀と佐世保で、公共交通の利用がどう違うか、特にバス路線網とバス停と周辺の人口分布の関係について、見てきましたところ、長崎も佐世保も、このクラスの機能都市にしたらとても公共交通の利用者が多いところで、いわば旧政令指定都市クラスでは、熊本は新しい政令指定都市ですので少し違うかもしれませんが、福岡、北九州並みにバスの利用者が多いところで、これは今後も強みとして生かしていけると思っています。佐賀などは、街ナカでも、運行本数が50本以下とか、殆ど走っていないようなところばかりで、それに比べて、驚くぐらいに1日当たり800本もバスが走っている所があるのが、長崎と佐世保の特徴かなと思います。確かに1日7~800本も走らせる必要はないかなと思います。これは、一つには、まちが、そうした公共交通に適したような、一か所に、つまり谷沿いや海岸線に集中して住んでいるということが影響していた、地形的な姿があったからではないかと思います。これは今後も同じクラスの他都市と違うというところで、公共交通重視という流れは今後のトレンドとして思いますので、その特徴を活かしていければ良いと思います。それから、佐世保は、バス、鉄道それぞれ2社ありますが、鉄道とバスの役割分担がどれだけできているかわからないところがあります。松浦鉄道は石炭輸送から出発したからかもしれませんが、路線が非常に入り組んでいて、当大学から佐世保中央までは、普通なら鉄道の方が早くいけるところ、バスの方が早く行けたりすることがあり、本来なら、高速大量輸送機関である鉄道、そしてそれを補うフィーダー輸送のバスというものがありえると思いますが、その役割分担も、今ある路線を活かしていくしかないと思いますので、どうしていくのか検討していく必要があります。例えば、西九州自動車道がどんどん伸びて行って、公共交通に対する競争相手となるところが出てくるかもしれない。自動車交通が便利になって来ていますので、この協議会でも早岐からの急行バスの利用という提案がありましたが、今は遠方からの高速バスしかありません。例えば西九州自動車道を通る路線バスで補完するという形があると思いますし、それを松浦鉄道が運営されても良いと思います。例えば、以前ドイツでは、ルフトハンザ航空が、飛行機を飛ばさない区間に、鉄道車両を借りて、鉄道車両をルフトハンザの車両としてスチュワーデスを乗せて運行した例もありますので、松浦鉄道がバス路線を運行するというのも一つの手で、丁度インターチェンジ沿いに路線と交差する所がありますから。そうした所をうまく活用して頂ければ、鉄道よりも早い交通機関ができて、いろいろと役割分担ができるのではないかと思います。

まちづくりと交通システムは、鶏と卵の関係のような話かもしれませんが、基本的にこれまでの長い歴史を見てみると、鉄道が開通する以前は、人々は歩いて暮らせるところで日常生活圏を形成していたところ、鉄道ができて、駅周辺に駅を中心とした生活圏ができ、そして、これが今大きな問題になるかもしれませんが、モーターリゼーションの進展で、低密度な人がどこにでも速やかに

行けるような、しかしクルマを持っている人しか利便性が享受できないという世界になってきて、それが、高齢化、人口減少問題等で行き詰ってきている状況になっていると感じています。基本的には、どのような交通をそのまちで支えて行くかということが、関わってくると思います。自動車交通を優先すると、低密度なまちづくりになり、コンパクトシティーとは逆の方向に行ってしまうと思いますし、逆に公共交通を生かしてそのまわりに人を集めていく施策も大事だと思います。例えば、富山市は公共交通志向政策を結構推進しているところで、自分も分析したことがあります、もともと低密度なまちでしたが、今後鉄道駅やバス停の周辺に人を集めていって、市の施策として、達成目標も掲げているようですが、バス停周辺等の人口を高めるという努力をしているわけですし、そういう方法で公共交通に人を戻すことも大事かと思いました。富山の場合は串と団子と言って団子状に拠点を設けていこうとしています、佐世保は富山よりもともと条件が恵まれていますので、幹線国道道路に沿いに線上に集めていくことも可能かと思いますが、公共交通推進室だけでなく、役所全体で、またいろんな事業者と一緒に考えていって頂きたいです。それと、本数が多い競合区間を削っていこうということですが、確かに矢峰から早岐の手前、黒髪の手前までは本数が少し多くて半分ぐらいに減らしても利便性に問題はないと思います。ただ、実感では、大湯町の当たりは、今は2つのバス会社が競合していますので、バス定期券を使っている人は、本数を減らすことによる利便性の低下が危惧されるかもしれないと思いました。例えば、阪神電鉄は、「待たずに乗れる阪神電車」というキャッチフレーズを作ったのは12分間隔で動かせるようになってからと伺いましたが、ある一定の本数を確保していく必要があるではないかと思いました。

(事務局：中西)

最後に石川委員が仰った、本数を減らすことで利用者が不便になるのではないかとこの点につきましては、先ほどからキーワードの一つとして出ている、共通定期券の可能性を来年度、両バス事業者中心に話をしていきますが、どちらの定期券でも乗れるということになれば、本数を削減したからと言っても利便性に影響はないのではないかと考えています。また、鉄道とバスの役割分担については、一言ではすっきりできませんが、大きく分けるとこれまで幹事会以降の流れで出てきたように一定の整理はできますが、鉄道とバスのどちらでも使えるような共通定期券もできないかということを考えていきたいと思っています。なお、今回の施策体系のイメージについては、基本はこういうメニューで如何でしょうかという提案を今回させて頂いたところで、いろんな御意見を後程お伺いしたく、それを踏まえて膨らませて、来月取りまとめたいと考えています。

(長崎県立大学：石川)

他都市に先駆けて、作成して頂くようお願いします。

(株)日本総合研究所：松村)

資料6のp4以降を御覧下さい。現状のバスの混み具合を上から見た断面を示しており、混雑時間帯でも座席が全て埋まっておらず、オフピーク時間帯ではもっとすいています。その下に、時刻

表を付けています。現在の時刻表では、空き時間が多いのですが、統合時刻表にして、均等間隔の運行にすれば、利便性はそれほど下がらないことがわかります。便数を一定割合削減しても立たなければならない人がそんなに出てくるわけでもありません。このような資料も使って、検討する必要があります。

資料 7 の共通定期券等の事例にありますとおり、八戸市や他の政令指定都市でも共通定期券を導入していますので、参考にして参ります。

(佐世保市交通局：田崎)

乗換拠点、結節点という話を強くされていますが、佐世保は、それ程長距離ではなく、早岐から相浦までで約 30km、周辺を入れても約 40km くらいしかありません。そうした中で、消費者の意向を考えた場合、乗継拠点を以てやるということが言われていますが、1~2 時間通勤時間はかかっていない中で乗継をすることは速達性をどう確保していけるのか、5 分程度の乗継なら良いのでしょうか、そうしたダイヤが組めるのでしょうか。さて、施策体系の中で、JR と MR の乗入れの検討ですが、数年前に決定して、相互乗入れを既の実施していると記憶しており、どのような課題があって、ここに記載しているのでしょうか。

(松浦鉄道：井上（代理）)

発足時に国鉄を引継いで、それまで直通で 1 日当たり 4~5 本、早岐等まで乗入れていましたが、国鉄改革後はダイヤを各社毎の運行に従って作っていきますので、乗入れの必要性について懐疑が少しずつ出て来て、老朽化もあり、車両の数が減って、車両運用が厳しくなっています。そうすると足の長い車両は不便が出てきます。そこで、佐世保駅で、共通の改札口もありまして、以前の 4 本分は乗継をきちっと取っています。そういう意味で、不便性はそうないと思います。今回の記載は、佐世保経由のバスの便数が減る場合は、鉄道で補完できるのではという視点で書かれていると思います。乗入れの拡大は、緊急には厳しいのですが、長い目では、全体の需要次第で客の量を考えて行く上では、また考えて行くべきと思います。

(九州旅客鉄道：山下（代理）)

乗入れは、現行、朝 10 時台に 1 本運行していますが、実際通し乗りは 10 人ぐらいで、ダイヤが過密な中、乗入れ拡大は、厳しい状況です。乗継をしっかりとやりたいと考えています。ここは、長期的課題として記載されていると認識しています。

(事務局：中西)

ここの「短~中期」は記載誤りで、正しくは「長期」です。将来 MR 車両の老朽化で 2 両減る際に早岐から大野方面の客の利便性を維持する可能性を考えたいと思います。MR と JR ともう少し協議して、記載の有無を含め、書振りを考えて参ります。



(長崎県立大学：石川)

乗継が少ないのは、運賃の問題もあります。基本料金の払い直しがあり、4事業者間での乗継費用の解消も考えて頂くよう願います。学生でも、佐世保駅から先は歩いているという人もいます。そういう問題を解消して頂けば、三ヶ町、四ヶ町への人の流れなどまちづくりにも役立つと思います。

(九州運輸局：福田)

前回以降の動きを紹介します。2月13日に、交通基本法に基づく交通政策基本計画が閣議決定され、全国で2020年度までに100件の形成計画が策定されることが目標とされています。また、20日、財政投融资を使って、地域公共交通ネットワークの再構築を図る事業を推進するために必要な支援を充実すること等を内容とする法案が閣議決定されました。

先ほどの質問に関して、他都市では、県内の対馬市、県外では、久留米市の他、唐津市及び別府市といった、県庁所在地ではなく、各県ナンバー2レベルの都市が多くなっており、今後は県庁所在地での形成計画策定も後押しをしていかねばならないと認識しております。

昨日、九州運輸局主催のセミナーで、四日市をお招きして、先進事例として講演頂きましたが、市長以下議論された基本理念として「育てよう、市民の暮らしを守る公共交通」とされていることが印象に残っています。

質問しますが、競合路線の輸送力を削減する際に、運転手の余剰分はどうするのでしょうか。また、ICカードについて、長崎県知事がスマートカードの更新をする旨発言されましたが、省としてもICカードの導入を全国で推進しているところですので、どのような状況か教えて下さい。

(事務局：中西)

運転手については、現在でも、時間外でいっぱいいっぱい運行されていますので、労働条件の改善につながります。また、交通不便地区の住宅地や周辺部の便数が少ない部分に割り当てることも考えられます。

(西肥自動車：川口)

ICカードについては、長崎県バス協会会長も務めており、お答えしますが、知事の発言はフライングでして、まだ数年は現状のままで行くということをバス協会の中のICカード委員会で決定しています。当社自身としては、全国共通カードの導入を目指したいと考えています。

(朝長会長)

有難うございました。

ここまでで、ご不明な点や確認したい点を含めて、御意見・御質問はございませんか。

ないようでしたら、本調査事業もいよいよ大詰めを迎えておりますが、スケジュール的にも余裕がない状況ですので、それを念頭に置かれながら引続きお願いしたいと思います。

それでは次の「事業評価の提出内容報告」について、事務局お願いします。

(事務局：井上)

※事業評価の提出内容報告について説明（省略）

(朝長会長)

事業評価に関して、国に提出した内容の説明でした。事後での報告となりましたが、みなさまの内容で御了承いただきたいと思います。

続きまして、今後のスケジュールに関して、事務局お願いします。

(事務局：井上)

※今後のスケジュールについて説明（省略）

(朝長会長)

今後のスケジュールの説明がありましたが、何か御質問・御意見はありませんか。

ないようでしたら、最後に「その他」とありますが、本日の協議会全体を通じて何か、御意見等ございませんでしょうか。

ないようでしたら、みなさまの御協力のおかげで議事を終えることができました。本日はお忙しい中御出席いただき、誠に有難うございました。

それでは私から事務局へお返しいたします。

(事務局：森)

これもちまして第3回佐世保市地域公共交通活性化協議会を終了させていただきます。

なお、第4回協議会は3月25日の水曜日を予定しております。委員の皆様には後日改めて案内文書を送付させていただきます。

皆様におかれましては、御多忙の中御出席いただきまして誠に有難うございました。